
Positionen

des VDV-Ost zur Landtagswahl 2021
in Sachsen-Anhalt



Frohe Zukunft

Positionen des VDV-Ost zur Landtagswahl 2021 in Sachsen-Anhalt

In Sachsen-Anhalt wird im Juni 2021 ein neuer Landtag gewählt.

Knapp 5 Jahre arbeitet die Koalition aus CDU, SPD und Bündnis 90/Grüne zusammen. Am Anfang steht ein ambitionierter Koalitionsvertrag, dessen Kapitel zu Mobilität/Verkehr der VDV-Ost im Jahr 2016 in wesentlichen Teilen begrüßt hat. Was ist von den Zielen des Jahres 2016 übrig geblieben? Welche Erfolge wurden erzielt – was konnte nicht umgesetzt werden?

Diese Bewertung haben wir im ersten Teil unseres Papiers zusammengefasst. Gleichzeitig bieten wir den Parteien unsere Hinweise an, wie die Verkehrswende auch in Sachsen-Anhalt in den Jahren 2021 bis 2026 ein gutes Stück vorangebracht werden kann. Dafür stehen unsere „Positionen“ im zweiten Abschnitt dieses Papiers.



1. Bewertung 2016 bis 2021

Der Koalitionsvertrag von 2016 beginnt das Kapitel zu Mobilität mit einem Bekenntnis zu einer umweltgerechten und integrierten Verkehrspolitik und fordert eine „Verbesserung der Finanzierung des ÖPNV“. Generell können wir festhalten, dass keine messbaren Schritte erfolgt sind, eine Verkehrspolitik im Hinblick auf mehr Umweltgerechtigkeit zu gestalten. Das Auto als Verkehrsmittel Nummer 1 wurde trotz seiner erwiesenen Umweltschädlichkeit nicht anders behandelt, als in den 26 Jahren des Landes Sachsen-Anhalt zuvor. Auch eine Umverteilung der Landesmittel zugunsten des ÖPNV hat nicht stattgefunden. Wir erleben also insgesamt eine Stagnation auf einem bedenklichen Niveau. Es kann keine Rede davon sein, dass das Land die Klimaziele von EU und Bund im Rahmen der Verkehrspolitik ernst nimmt. Vielmehr erleben wir eine Fortsetzung der Politik zugunsten des Autos. Einziger Unterschied zu früheren Zeiten: Dies wird nicht mehr so deutlich geäußert. Beim Ersatz der Mittel aus dem 2019 ausgelaufenen Entflechtungsgesetz für Investitionsvorhaben im ÖPNV hat die Landesregierung Wort gehalten. Die entsprechenden Mittel wurden gesetzlich gebunden und stehen den Aufgabenträgern bzw. Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Aktuell werden daraus

große Infrastrukturmaßnahmen in Halle und Magdeburg im Straßenbahnbereich finanziert.

Die Koalition hatte sich vorgenommen, wenigstens die Mittel für den Ausbildungsverkehr im ÖPNV zukünftig nicht mehr aus den vom Bund stammenden „Regionalisierungsmitteln“ zu nehmen, sondern eigene Landesmittel dafür aufzuwenden. Wir hatten dies ausdrücklich begrüßt, denn die Förderung des Ausbildungsverkehrs erfolgt für günstige Fahrpreise von Schülern und Auszubildenden bzw. unterstützt die Verkehrsunternehmen für Linienfahrten in den Spitzenzeiten mit ganz spezieller Ausrichtung auf die Schulzentren. Hier geht es also im Grunde um sozial- und bildungspolitisch motivierte Leistungen. Dafür sollten auch entsprechende Landesmittel fließen. Leider ist es der Landesregierung bis zum Schluss nicht gelungen, diese Maßnahme im Haushalt umzusetzen. Noch immer werden für den Ausbildungsverkehr ausschließlich Regionalisierungsmittel verwendet, die dann natürlich an anderen Stellen des Öffentlichen Nahverkehrs fehlen. Wir reden dabei immerhin über 31 Mio. € pro Jahr! An dieser Stelle hat die Koalition ihren eigenen Vertrag aus dem Jahr 2016 gebrochen.

Wenig ist auch bei der Umrüstung der Fahrzeugflotten im Busverkehr geschehen. Das Land hatte hierfür eine Förderrichtlinie auf den Weg gebracht, wonach beim Kauf von E-Bussen 80% der Differenzkosten zu einem herkömmlichen Dieselbus förderfähig waren. Für die Unternehmen ist eine Umrüstung aber nur machbar, wenn sie von den jeweiligen Aufgabenträgern darin massiv unterstützt werden. Immerhin muss festgehalten werden, dass die Umstellung auf E-Busse zu erheblichen Mehrkosten führt, die dauerhaft von den Aufgabenträgern zu leisten wären. Mehrkosten entstehen insbesondere durch zusätzliche Busse wegen der geringeren Reichweite von E-Bussen und durch Umrüstung von Werkstätten sowie Qualifizierung des Personals. Unklar sind die Lebensdauer der Batterien und die Stromversorgung der Ladestationen als Ganzes. Hier läuft ein Vorhaben des Landes ins Leere, wenn es nicht mit einer Umsetzungsstrategie in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen flankiert wird.

Die Rahmenbedingungen für den ÖPNV bleiben schwierig. Wir haben im Rahmen unseres Projekts „Faktor 2“ nachgewiesen, dass in den Städten eine Verdoppelung des ÖPNV mit planbarem finanziellem Aufwand möglich ist. Wir haben dabei aber auch unterstrichen, dass es flankierender Maßnahmen bedarf, um die Innenstädte vom MIV zu entlasten. Dazu gehört eine deutlich intensivere Parkraumbewirtschaftung. Der Landtag hat jedoch nicht erreichen können, dass die Landesregierung eine veraltete Verordnung zu „Höchstgrenzen“ bei den Parkgebühren anpasst. Somit dürfen Autofahrer zum Preis von 1990 parken, während für alle anderen Dinge des täglichen Lebens und die Nutzung des ÖPNV die Preise des Jahres 2021 zu zahlen sind.

Für NE-Bahnen, die im Güterverkehr auch nennenswerte eigene Infrastruktur vorhalten müssen, wurde immerhin etwas getan. Einige Unternehmen erhielten Mittel für die Sanierung ihrer Infrastruktur. Der Umfang der Förderung blieb aber sehr gering. Wir können also nur im Ansatz erkennen, dass Schritte zur Umsetzung der Zielsetzung im Koalitionsvertrag gegangen wurden: „Um insbesondere die Straßen vom Güterverkehr zu entlasten, werden wir den Schienengüterverkehr in Sachsen-Anhalt weiter stärken und die Bedingungen für eine Verlagerung aus Sicht der Wirtschaft verbessern.“ Positiv ist zu

erwähnen, dass die Landesregierung zu jeder Zeit den Ausbau der Zugbildungsanlage der DB in Halle unterstützt hat. Die Corona-Krise zeigt die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs besonders deutlich. Unsere Unternehmen sorgen zuverlässig für die Mobilität im ganzen Land. Damit haben wir wichtige Bereiche der Daseinsvorsorge wie z.B. das Gesundheitswesen, die Energieversorgung etc. unterstützt bzw. deren Funktionieren ermöglicht. Wegen des Fernbleibens von Fahrgästen, die im HomeOffice sind oder lieber zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, haben die Unternehmen allerdings einen erheblichen Anteil ihrer Einnahmen verloren. Die Landesregierung hat durch das Vorziehen von Zahlungen an die Aufgabenträger für die Sicherung der Liquidität gesorgt. Anschließend wurden die Zahlungen aus dem Rettungsschirm zügig auf den Weg gebracht. Hier hat die Landesregierung im Jahr 2020 (zu nennen ist dabei natürlich besonders das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr) unter widrigen Umständen verantwortungsbewusst und schnell gehandelt.

Weniger verantwortungsbewusst haben wir die Landesregierung erlebt, als es um die Durchführung der Schwerbehindertenzählungen ging. Wir haben argumentiert, dass in Zeiten geschrumpfter Fahrgastnachfrage und in Anbetracht, dass die Zielgruppe der Zählungen von Schwerbehinderten den Kern der Risikogruppen ausmacht, eine Zählung keinen Sinn macht. In anderen Ländern wurde dies auch so anerkannt. Leider ließ das zuständige Sozialministerium nicht von seiner Haltung ab, dass unter allen Umständen nach dem Buchstaben des Gesetzes zu verfahren sei.

Wenig Verständnis haben wir auch für die Details der Eindämmungsverordnung des Landes, die auf die Durchsetzung der Mund-Nasen-Bedeckung abzielen. Wir haben immer betont, dass wir diese Regelung im Grundsatz für unbedingt notwendig erachten. Wir haben auch die Unterstützung der Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten angeboten, um das Tragen der MNB durchzusetzen. Was wir aber nicht leisten können, ist die Durchsetzung alleine zu gewährleisten. Eine staatliche Aufgabe bleibt eine staatliche Aufgabe und Busfahrerinnen sind keine Busvollzugsbeamtinnen.

2. Positionen zur Landtagswahl 2021

Für die kommenden 5 Jahre brauchen wir ehrliche und umsetzungsfähige Festlegungen für eine Mobilitätswende. Es müssen konkrete Schritte beschrieben werden, deren finanzielle Unterbreitung früh verabredet werden muss. Daran werden wir eine neue Koalition und ihre Landesregierung messen.

→ Zuerst und ohne Abstriche muss die Festlegung des letzten Koalitionsvertrages zum Einsatz von Landesmitteln für den Ausbildungsverkehr in einen neuen Koalitionsvertrag aufgenommen und dann unverzüglich umgesetzt werden. Es ist auf Dauer unerträglich, dass diese bildungspolitische Aufgabe des Landes mit Mitteln des Bundes für den Öffentlichen Personennahverkehrs bezahlt wird. Damit würde auch der traurige

Umstand relativiert, dass das Land im Grunde keine eigenen Mittel im Bereich der Mobilität aufwendet, sondern ausschließlich Bundesmittel verwendet. Darüber hinaus wäre eine Dynamisierung der Mittel notwendig, um den Kostensteigerungen in den Unternehmen gerecht zu werden.

- Die Unterstützung der Aufgabenträger für die ÖPNV-Infrastruktur muss besser werden. Wir benötigen eine dauerhafte Fortsetzung und Weiterentwicklung der Unterstützung für die Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen und bei der Kofinanzierung von Bundesprogrammen des kommunalen Verkehrs (GVFG). Auch die Mittel für den Ausbau von Verknüpfungsstellen müssen aufgestockt werden.
- Schließlich benötigen die Unternehmen mehr Unterstützung

bei der Umstellung auf alternative Antriebssysteme. Dabei ist es die erste Aufgabe, eine Landesquote für die Umsetzung der europäischen Richtlinie für den Einsatz von alternativen Antrieben im ÖPNV zu verhindern. Notwendig ist dies, weil im Land Sachsen-Anhalt die Bedingungen für den Einsatz von E-Bussen deutlich schlechter sind, als in dicht besiedelten Bundesländern wie NRW oder Hessen. Eine bundesweite Quote ist daher sinnvoll und ausreichend. Dennoch können wir auch in Sachsen-Anhalt weitere Schritte für den Einsatz von E-Bussen oder Wasserstoffbussen gehen. Aber die Mehrkosten müssen zu 100% vom Land getragen werden. Geschieht dies nicht, werden die Aufgabenträger entweder diese Technologien verweigern (so lange irgend möglich), oder die Mehrkosten durch Leistungskürzungen an anderer Stelle kompensieren. Das wäre absurd.

- Was wir also brauchen, ist eine spürbare Förderung von alternativen Antrieben nahe 100% unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge. Wir fordern dazu die Erarbeitung einer Landesstrategie unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen sowie die Finanzierung der notwendigen Infrastruktur, wie Ladestellen oder Betriebshöfe.
- Im Übrigen sind wir der Meinung, dass eine generelle Förderung bei der Beschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben und der dazu gehörenden Anlagen mit 75% der Gesamtkosten sinnvoll wäre.
- Wir brauchen insgesamt bessere Rahmenbedingungen für den ÖPNV und damit verbundene Einschränkungen des MIV. Ein Ausbau der landesbedeutsamen Buslinien, mehr Plusbusse und gleichzeitig ein Ausbau der Parkraumbewirtschaftung mit angemessenen Preisen sind nötig.
- Die besondere wirtschaftliche- und verkehrliche Verflechtung im Süden von Sachsen-Anhalt im Raum Mitteldeutschland (Halle – Leipzig mit den angrenzenden Landkreisen) muss sich bei einer Etablierung von verkehrlichen und tariflichen Lösungen dieses Raumes länderübergreifend festigen.
- Die Finanzierung des ÖPNV gehört insgesamt auf den Prüfstand. Gerade die Corona-Krise zeigt, dass das System aktuell nicht krisensicher genug ist. Zum Beispiel die Parkgebühren könnten zur Finanzierung des ÖPNV mit herangezogen werden. Aber auch weitere Elemente der ergänzenden ÖPNV-Finanzierung sollten geprüft werden. Hierzu hat insbesondere der MDV bereits gute Vorarbeit geleistet, die das Land intensiv prüfen sollte.
- Insgesamt wird eine Verkehrswende ohne eine deutliche (!) Aufstockung der Mittel für den ÖPNV nicht zu realisieren sein. Eine Diskussion zur Einführung von 365 € Ticketangebote sollte um mindestens 3-5 Jahre nach hinten geschoben werden, um die möglichen finanziellen Mittel zunächst vorrangig für Angebots- und Investitionsvorhaben zu nutzen.
- Die Corona-Krise wird uns aber ganz aktuell im Jahr 2021 weiterhin beschäftigen. Wir werden auch in 2021 wieder erhebliche Einnahmeverluste haben. Daher brauchen wir auch

in 2021 eine Unterstützung des Landes. Voraussichtlich in ähnlichem Umfang wie 2020, um nicht in die Spirale aus Einnahmeausfällen und Leistungskürzungen zu geraten.

- Im Rahmen der coronabedingten Maßnahmen muss endlich Schluss mit dem Chaos bei der Durchsetzung der Tragepflicht der Mund-Nasen-Bedeckung sein. Die Durchsetzung dieser Pflicht ist eine staatliche Aufgabe. Wir unterstützen gern. Wir können momentan nicht absehen, wann diese Maßnahme aufgehoben werden kann und rechnen damit, dass auch die kommende Landesregierung damit befasst sein wird und sich dabei hoffentlich auf ihre ureigenen Aufgaben besinnt.
- Zur Durchsetzung im Regelbetrieb benötigen wir eine Förderung alternativer Antriebe im Schienengüterverkehr. Zu nennen sind dabei aktuell insbesondere Rangierhybridloks und Dual-Mode-Streckenloks.
- Schließlich erwarten wir von der nächsten Koalition eine deutliche Aufstockung der Mittel für die Infrastruktur von NE-Bahnen. Wer die Verlagerung vom LKW auf Schiene und Wasserstraße will, muss dafür auch etwas Zählbares tun.
- Wir empfehlen dringend, unmittelbar nach der Konstituierung der neuen Landesregierung:
 - die unverzügliche Entwicklung einer Mobilitätsstrategie, unter Einbindung der Nahverkehrspartner, der kommunalen Spitzenverbände, verschiedener Ministerien und der Fraktionen
 - die anschließende Verabschiedung im Landtag
 - und die anschließende Umsetzung – beginnend mit der 2. Hälfte der Legislaturperiode

Wir stehen auch der nächsten Landesregierung als Partner für alle Belange der Mobilität zur Verfügung. Wir wünschen uns noch intensiveren Austausch, noch mehr Engagement für die Mobilitätswende, für die rund 15 Tausend Beschäftigten bei ÖPNV und Eisenbahnen im Land sowie insgesamt mehr Einsicht in allen Teilen der Koalition, dass Mobilität ein Gestaltungsauftrag des Landes ist.



Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Landesgruppe Ost
Leipziger Platz 8 – 10117 Berlin
info@vdv.de · www.vdv.de

Ansprechpartner

Werner Faber
T 030 39993216
faber@vdv.de